

La mejora y ampliación de la red ferroviaria española¹

IV

Mejora de las líneas en explotación

Los trastornos de la guerra europea tuvieron su natural repercusión en un instrumento tan vital como los ferrocarriles. Las naciones beligerantes se incautaron de ellos para intensificar los transportes y dirigirlos en el sentido indispensable a la salvación del país. Los pueblos neutrales, como España, sufrieron las consecuencias inevitables del encarecimiento de todas las materias y productos, así como el de la mano de obra, por la carestía de la vida, ya que el obrero tiene que ganar, como mínimo, lo necesario para subsistir.

Los primeros momentos de la guerra fueron de absoluta desorientación. Se creyó que iba a ser cortísima, por lo que se dejó en suspenso toda actividad que no guardase relación directa con la lucha armada. Los ferrocarriles se consagraron a la movilización de los ejércitos.

En España todas las Compañías concesionarias se mantuvieron a la expectativa, y su primera creencia fué que el tráfico nacional se restringiría, por lo que se apresuraron a rescindir algunos contratos que tenían de compra de material móvil con fábricas nacionales; y aunque pronto pudo apreciarse este error inicial, insistieron las grandes Compañías en abstenerse de hacer nuevas adquisiciones de material y de realizar obras, limitándose a las estrictamente indispensables. Por eso vimos a la fábrica de Beasáin, la más importante de material móvil de ferrocarriles, dedicada durante la guerra a construir vagones para Francia, en tanto que nuestras Compañías carecían del necesario para el sostenimiento del tráfico.

La prolongación de la guerra determinó una situación de normalidad accidental, dentro de la anormalidad de la gigantesca contienda. En lo que a los transportes se refiere, adquirieron una importancia excepcional los marítimos, cuyas empresas, libres en general de la intervención directa del Estado, elevaron desmesuradamente el precio de los fletes, entre otros motivos, por la necesidad de satisfacer seguros elevados en mares surcados por submarinos. Lograron así enriquecerse en poco tiempo algunos afortunados poseedores de acciones de Compañías navieras.

El tráfico de cabotaje se trasladó a tierra, aun después de suprimidas las tarifas especiales de puerto a puerto, por ser más económico el ferrocarril; lo que, unido a la intensificación de los transportes terrestres para suministrar primeras materias, sustancias alimenticias y productos de toda clase a las naciones aliadas, colocaron a los ferrocarriles españoles en situación crítica, por carecer de los medios indispensables para satisfacer las crecientes necesidades del tráfico.

Los gastos de explotación aumentaron mucho al elevarse el precio del carbón y, en general, el de todas

las materias que consume la industria ferroviaria, sin que las Compañías pudieran, dentro de sus pliegos de concesión, hallar las compensaciones necesarias, elevando las tarifas sobre las máximas legales. Para esto era preciso el concurso de las Cortes, pues implicaba una novación del contrato bilateral pactado entre el Estado y las Empresas de ferrocarriles.

En los primeros tiempos de la guerra se salvó en parte la situación gracias a los contratos de suministros de carbón hechos con anterioridad a precios que respetaron las minas españolas y a la producción de las minas propias de algunas Compañías. El material fijo y móvil fué sometido a un aprovechamiento intensivo, reparándose, no sólo en los talleres de las Compañías, sino igualmente en los de la industria privada, que también fabricaron algunos coches y vagones para dichas Compañías y Sociedades particulares, que creían así asegurar vagones para sus mercancías, sin lograrlo siempre.

Lo que fué imposible adquirir, porque no producía entonces la industria española, fueron nuevas locomotoras.

La escasez de material se agravó con la insuficiencia de vías y de medios de toda clase, que causaban atascos en las estaciones, especialmente en las de Madrid y la frontera de Francia, que obligaron a suspender temporalmente las facturaciones. En las épocas de recolección de remolacha, trigos, naranjas, suministro de abonos, etc., había que reconcentrar los vagones, para atender a estas imperiosas necesidades; el tráfico de las demás industrias quedaba muy restringido, y como los productos continuaban fabricándose, se llenaban los silos y almacenes, no por falta de demanda, sino por imposibilidad de transportarlos, con lo que se producía la paralización de las industrias productoras y consumidoras. ¿Quién no recuerda haber visto, por ejemplo, obras paradas por falta de cemento y otros materiales de construcción, en tanto que las fábricas que los producían contaban con sobra de existencias?

Nunca se puso, como en este período de aguda crisis, tan de relieve la importancia vital de los ferrocarriles.

La situación de las Compañías se agravó con el problema social. La reducción de la jornada de trabajo a un máximo de ocho horas venía siendo reclamada con razón por la clase asalariada, como su más sólido y seguro progreso social y moral en todo el mundo. En España, por Real decreto de 15 de marzo de 1919, se estableció dicha jornada máxima para los obreros del ramo de construcción, y la huelga de la Canadiense, en Barcelona, se resolvió a los pocos días, concediéndoles, entre otras cosas, la jornada máxima de ocho horas. En la Conferencia de la Paz se plantea en esa misma fecha este problema, para que se resuelva con carácter de generalidad, y entonces el Gobierno español, anticipándose a los demás países, extiende, en el Real decreto de 3 de abril de 1919, el principio de la jornada legal máxima de ocho horas a todos los trabajos, con la fórmula de ocho horas al día o cuarenta y ocho semanales, a partir

¹ Véase los números de 1.º y 15 de abril y 1.º de mayo, páginas 137, 157 y 209.

del 1.º de octubre de 1919, encargando al Instituto de Reformas Sociales, previo informe de los Comités Paritarios, el determinar las industrias o especialidades que debían ser exceptuadas. Tan importante medida se adoptó, como de costumbre, por un Gobierno liberal, a espaldas del Parlamento; pero dándose cuenta de su responsabilidad, firmaron el Decreto todos los ministros con el presidente.

La aplicación de la jornada de ocho horas a los ferrocarriles fué laboriosa por su complejidad; pero estudiada con gran interés y elevación de miras, se adaptó sucesivamente a sus variados servicios, con las excepciones previstas, lo que acentuó la crítica situación económica de las Empresas, que se vieron obligadas, dada la continuidad de la explotación ferroviaria, a poner en algunos servicios triples equipos, para cubrir las veinticuatro horas del día, cuando antes bastaba, en general, con dos. Esto, unido a la necesidad de subir los salarios por la carestía de la vida, representaba un aumento considerable de gastos.

Este fué el momento en que el Gobierno, para conjurar el inevitable conflicto, intervino otorgando, anticipos, que se reintegrarían mediante el exceso que en los productos líquidos de ejercicios posteriores obtuviesen las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913.

Hasta septiembre de 1925 la concesión y reintegro de dichos anticipos estuvo regulado por las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920, 1.º de abril de 1921, artículo 3.º del Real decreto de 30 de enero y Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924. A fines de 1926 el importe total de los anticipos ascendía a 460 555 378,86 pesetas, cuyo detalle por Compañías puede verse en la Memoria que publicó en 1927 el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Establecido el nuevo Régimen, las Compañías no adheridas a él cesaron de percibir anticipos y se establecieron las normas de reintegros. En cambio, las adheridas al Régimen continuaron con los anticipos, que debieron cesar también al pasar del período transitorio al provisional. En el artículo anterior vimos que se dictó un nuevo Régimen en agosto de 1926, que prorrogó hasta 1928 la concesión de anticipos con restricciones progresivas.

Realizada en la forma expuesta la mejora del personal, tuvo que atenderse al mismo tiempo a la del material móvil y de tracción, para lo cual se dictó el Real decreto de 15 de octubre de 1920, en el que se autorizaba al ministro de Fomento a hacer anticipos a las Compañías para adquirir locomotoras, coches y vagones; porque, según se decía en el preámbulo de dicha disposición, «no han sido debidamente renovados ni reparados desde el comienzo de la guerra, y menos ampliados en relación con las necesidades actuales». Se creó en este Decreto una Comisión técnica constituida por los Inspectores Consejeros afectos a la Sección de Ferrocarriles del Consejo de Obras públicas y por los ingenieros jefes de las Divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles, que sin pérdida de tiempo, como la urgencia del caso requería, empezó a actuar, abriendo concursos de adquisición de material móvil; y aunque se dió la preferencia a la industria nacional, de acuerdo con la Ley de protección de 14 de febrero de 1907, hubo necesidad de recurrir al extranjero, especialmente para la adquisición de locomotoras, cuya fabricación, según hemos dicho, no se había establecido todavía en España.

Tales anticipos, lo mismo que los destinados al aumento de haberes al personal, son reintegrables, con la diferencia de que estos últimos no devengan interés, y los de material móvil y de tracción había que devolverlos en veinte anualidades consecutivas, calculadas sobre una tasa de interés anual del dinero igual al 5 por 100. Con gran escrupulosidad se lleva esta cuenta en la Tesorería-Contaduría del Ministerio de Hacienda a las doce Compañías que han percibido anticipos, y en total satisfacen la anualidad de 16 043 436,58 pesetas, que ingresan en la Caja ferroviaria, de las que corresponden 11 618 253,55 a las Compañías del Norte y M. Z. A., aproximadamente por igual.

Resueltos en la forma indicada los dos problemas urgentes de la explotación, pensó el Estado, consciente de sus deberes, en contribuir también a la mejora de las líneas. El problema interesante en aquellos momentos era el de abastecer de carbón a la economía nacional, para lo que era necesario y conveniente intensificar, como se logró, la producción de las minas españolas, especialmente de Asturias. El transporte del combustible de esta procedencia, tanto para el interior como para el litoral, se hacía por la línea de León a Gijón, que en la rampa de Pajares, por las condiciones del trazado, el tráfico se estrangulaba; y para evitarlo se proyectó la electrificación de dicha rampa, que, como complemento, requería la transformación de toda la línea indicada y la de León a Venta de Baños, para atender a la mayor intensidad del tráfico.

La Compañía del Norte no estaba en condiciones de emprender en aquellos momentos tan costosa obra, y por eso el ministro de Fomento, Sr. Cambó, presentó a las Cortes un proyecto de ley, que fué aprobado en 24 de julio de 1918, en el que el Estado concedía a la Compañía del Norte un anticipo reintegrable, sin interés, por el importe total de las obras, cuya primera anualidad de reintegro debía ser satisfecha desde el momento en que el tráfico ascendente por la línea electrificada llegase en un año a 1 500 000 toneladas netas, y en todo caso cinco años después de haberse empezado la tracción eléctrica por la rampa de Pajares.

Los lectores de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS tienen un conocimiento muy completo de esta interesante obra por los notables artículos que acerca de ella publicaron los ingenieros de Caminos D. Ricardo F. Hontoria y D. José María García Lomas, los años 1923 y 1924.

Con la misma finalidad de estimular la producción carbonífera se otorgó entonces, en condiciones especiales, aunque sin subvención, la concesión del ferrocarril de Villablino a Ponferrada, que se construyó en menos de un año, con una longitud de 62 km; y análogas facilidades se dieron a la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya en la concesión de una línea férrea de servicio particular que una las fábricas de Baracaldo y Sestao, ambas de dicha Sociedad, y enlaza con el de Triano a la ría de Bilbao.

El régimen de anticipos reintegrables a las Compañías y el de concesiones con leyes especiales, para las obras de mejora y construcción de líneas nuevas, cesa en cuanto con el nuevo Estatuto empieza a funcionar la Caja Ferroviaria. Desde ese momento las líneas acogidas al Régimen perciben, con arreglo a las normas establecidas, las cantidades necesarias en concepto de mejoras que el Estado entrega, ha-

ciéndose copartícipe como capitalista de las Compañías, formando con ellas un consorcio de comunidad de bienes, para repartirse los beneficios que se obtengan, con arreglo a las normas que el Estatuto establece en su base duodécima.

El material móvil y de tracción adquirido con fondos de la Caja Ferroviaria y puesto en circulación durante los años 1926, 1927, 1928 y 1929 ha sido de 453 locomotoras, 675 coches, 665 furgones y 11 464 vagones, del que principalmente han disfrutado, como es natural, las grandes Compañías del Norte y M. Z. A., pues a la primera le han correspondido 253 locomotoras, 330 coches, 400 furgones y 6 340 vagones, y a la segunda, 120 locomotoras, 225 coches, 235 furgones y 3 643 vagones. El resto se ha repartido entre otras diez y nueve Compañías y servicios de ferrocarriles explotados por el Estado.

La cantidad total pagada por la Caja Ferroviaria durante dichos cuatro años, para el indicado material móvil y de tracción, asciende a 362 763 751 pesetas.

Simultáneamente se ha ido autorizando la entrega a las Compañías de cantidades para mejorar y ampliar sus instalaciones fijas, tales como dobles vías, refuerzo y renovación de puentes, carriles y, en general, de todos los elementos de la vía, estaciones de clasificación, edificios, electrificaciones, etc.

Por estos variados conceptos se ha entregado en los cuatro años de 1926 a 1929 la cantidad total de 383 883 336,20 pesetas, que unidas a la correspondiente al material móvil y de tracción antes indicada, suman 746 647 087,20 pesetas, a lo que hay que añadir 76 600 000 pesetas de bonos de la Compañía del Oeste; y como el capital total de las Compañías que han disfrutado de estos beneficios asciende a 783 033 464 pesetas, resulta que el Estado español es actualmente el mayor accionista de las Compañías de ferrocarriles adheridas al Régimen, que, como sabemos, son la mayoría y las más importantes.

En todo este tiempo las Compañías no han hecho uso de la facultad que les concedía el Estatuto de hacer adquisiciones de material y obras de ampliación y mejora por su cuenta, creando nuevas obligaciones hipotecarias. El Gobierno concedió autorización a M. Z. A. de levantar un empréstito de 13 900 000 pesetas para pago de atrasos a los empleados por devengo de horas extraordinarias y al Norte de pesetas 25 000 000 para lo mismo y para terminar el acortamiento del ferrocarril del Canfranc de Zuera a Turuñana y para las obras que actualmente ejecuta en Barcelona de unión de su red con el Metropolitano transversal.

Por estas razones, y habiéndose normalizado el tráfico con notable incremento de la recaudación,

se ha podido anular el anticipo para pago de haberes al personal, cuya cifra global ha quedado antes indicada, y que, por término medio, representaba, en números redondos, unos 100 millones anuales.

Se ha restablecido el crédito de las dos grandes Compañías de tal modo, que sus acciones se cotizan sobre la par en relación con los dividendos que se reparten, y con sus recursos el Norte ha podido comprar las líneas del Central de Aragón, Bilbao a Portugalete, Salamanca a la frontera portuguesa y Medina a Salamanca, para incorporar las dos primeras a su red y entrar con las otras dos en la comunidad de la Compañía Nacional de los ferrocarriles del Oeste de España.

Resulta de cuanto queda expuesto en este artículo, que todas las cantidades que ha invertido el Estado en mejoras de las líneas en explotación están perfectamente garantizadas; las que se hicieron con anterioridad a la creación de la deuda ferroviaria se reintegran con toda regularidad, mediante pagos anuales, en los que está incluido el interés del 5 por 100 del dinero adelantado, y lo entregado con fondos de la Caja Ferroviaria participa de un negocio saneado. Además, y es en nuestro concepto lo más importante, el Estado ha cumplido la noble y elevada misión de salvar con sus auxilios a las Compañías de ferrocarriles de la inminente ruina que las amenazaba, restableciendo en sus funciones al instrumento más poderoso que tienen los pueblos modernos para la conservación y desarrollo de sus riquezas. Así hemos podido presentarnos decorosamente ante el mundo civilizado en el actual Congreso de ferrocarriles. Esto sólo justificaría los mayores sacrificios del Erario público; pero si los hechos demuestran que, además de lograr la salvación de las Compañías de ferrocarriles, el Estado ha invertido sus recursos en un negocio de seguro rendimiento, o sea, que el sacrificio no existe, sólo plácemes merece la actuación de los Gobiernos que desde el año 1919 hasta la fecha se han venido preocupando en todo lo referente a la mejora de las líneas en explotación.

Tan evidente es cuanto llevamos expuesto en este artículo, que aun los más atacados en estos momentos pasionales de fobia ferrocarrilera reconocen, que «era indispensable que el Estado acudiera a proporcionar a las Compañías los capitales que necesitaban para mejorar y acrecer su material y para ejecutar obras nuevas; capitales que, por razones diversas, no podían obtener del público»¹.

En el próximo artículo nos ocuparemos de cuanto se está haciendo para completar la red mediante la construcción de nuevos ferrocarriles.

Vicente MACHIMBARRENA

¹ Del periódico *El Sol*.